

Mobilität hat vielerlei Aspekte: Sie ist eine der wichtigsten Errungenschaften unserer Gesellschaft. Sie ist Anlass und Ursache von Umweltbelastungen. Sie ist im medizinischen Sinn ein hohes und bei älteren Menschen ein oft nicht mehr erreichbares Ziel. Sie ist Grundlage wirt-

schaftlicher Prosperität. Mobilität in unserer neuen Rubrik wird viele der genannten und manch andere Aspekte streifen. Betreut wird die Rubrik DoXmobil vom renommierten Fachjournalisten Beat Winterflood.

## Zwei Freunde fürs Leben

# Mehr als nur ein Roadster

**«Our mission is to maintain our traditions of coachbuilding and craftsmanship, while continually developing our people and processes which will enable us to make more cars and delight more customers by making them Morgan owners.»**

Morgan Motor Company

Beat Winterflood

### Die Tradition

«F.S.M. 5th March 1919» steht noch heute auf einem der grauen Ecksteine des ziegelroten Werkgebäudes. Für Firmengründer Frederick Stanley Morgan war es ein grosser Schritt, seine damals gerade zehn Jahre alte Firma in den Neubau an der Pickersleigh Road in Malvern Link überzusiedeln. Doch bevor wir die historischen Werkhallen der Morgan Motor Company betreten, lassen wir uns von der einzigartigen Gegend der Malvern Hills inspirieren. Schon auf der Hinfahrt aus Oxford sind uns nämlich die unübersehbaren Anhöhen aufgefallen. Bereits um 300 v. Chr. waren die Abhänge der zirka 400 Meter aus der Ebene ragenden Berge bewohnt. Mit Tony Monk, Testfahrer bei der Morgan Motor Com-



Vor der Lackierung: Die mit Aluminium beplankte Robkarosserie

pany, geht es auf die Fahrt über die Steilstrecken in den Malvern Hills. Es ist ein schwarzer Morgan Roadster, der für einen Kunden in Norwegen gebaut wurde und nun – so wie jeder Morgan – über mehr als 30 Kilometer testgefahren wird. «Dieser aus porösem Gestein beschaffene Gebirgszug nimmt dank der Klimaexposition grosse Mengen an Regenwasser auf, das dann am Fuss der Berge aus rund 60 Quellen wieder hervorsprudelt», bemerkte Tony, während die drei Scheibenwischer wegen des niederprasselnden Regens auf vollen Touren arbeiteten. Bereits um 1851 nutzte der aus Genf stam-



Bereit zur ersten Fahrt: Jeder Morgan wird über 30 Kilometer testgefahren.

mende Johann Jacob Schweppe eine dieser Quellen und legte damit den Grundstein zum Siegeszug von Schwegges. «Das Wasser aus Malvern», schrieb ein Dr. John Wall zu jener Zeit, «ist berühmt geworden, weil es nichts als Wasser enthält!» Vielleicht ist es diesem guten Wasser zuzuschreiben, dass die Menschen in Malvern langsamer altern als anderswo. Während Tony nach der Fahrt letzte Einstellungen am Motor vornimmt, treffen wir im «Trim Shop» auf Keith, der sich um die Innenausstattung kümmert. «It is very enjoyable to work here, it's not like a factory job», bemerkt er mit nicht wenig Stolz und blickt dabei auf über 30 Jahre Firmenzugehörigkeit zurück.

### Das Handwerk

Über Generationen hinweg herrschte dasselbe Bild in den Backsteingebäuden der Morgan Motor Company, sagen viele. Doch der Schein des ersten Blicks trügt. Mit britischer Bescheidenheit tüfelt man in Malvern Link unter der geschickten Führung von Charles Morgan, dem Urkel des Firmengründers, entwickelt die Autos stetig weiter und wagt sich ab und zu auch mal an etwas ganz Neues. Der Schritt mit dem neuen Aero 8 ist gewagt, doch angesichts der vorliegenden Bestellungen scheint die Sache zu funktionieren. Besonders wenn man bedenkt, dass die jährliche Fabrikationskapazität weniger als 1000 Autos beträgt. Bis heute haben rund 35 000 vierrädrige Morgans die Werkhallen verlassen. Neben dem Morgan +4 und 4/4 mit 4-Zylinder-Motoren werden auch der Morgan Roadster mit V6-Motor als Zwei- und Vierplätzer sowie der Morgan Aero mit 8-Zylinder-Motor gebaut. Ein Fließband sucht man vergebens. Die rund 150 Mitarbeiter fertigen pro Woche zwischen 11 und 12 Wagen, und die Warteliste für einen neuen Morgan beträgt zirka fünf Jahre. Der Fabrikationsprozess beginnt im «Chassis

Erecting Shop», wo die feuerverzinkten Chassis mit dem schwarz lackierten Fahrwerk in vier Stunden zusammgebaut werden. Nun werden die bereits rollbaren Wagen einem logischen Ablauf entsprechend per Hand von Station zu Station, das heisst von Arbeitsplatz zu Arbeitsplatz geschoben. Spannend ist es, weiter unten dem kontinuierlichen Hämmern im «Body shop» zuzuhören. Geschmeidig, wie das Aluminium ist, lässt es sich mit den passenden Werkzeugen über den Eschenholzrahmen ziehen. «13 Stunden dauert es, bis der Karosserierumpf seine endgültige Form bekommen hat», bemerkt Patrick Wiggett, «wir verwenden für den Aufbau engli-



Auslieferungsballe: In Reih und Glied stehen die fertigen Roadster bereit.

sches Eschenholz, das über 100-jährig und somit sehr formstabil ist.» Später kommen noch die aus einem Stück geformten Alu-Kotflügel sowie die beiden Motorhauben dazu. «Fünf Stunden brauche ich für die Herstellung und die Montage der beiden Haubenteile», sagte John Bishop kurz vor der Mittagspause, «wenn Sie so gegen vier Uhr wieder bei mir sind, dann werden mein Arbeitskollege und ich daran sein, die Kühlrippen von Hand in die beiden Haubenteile zu drücken.»

### Der Fahrgenuss

Wenn man einmal drin sitzt, so fühlt sich das Cockpit des Morgan Roadster recht bequem an. Das feine Leder und das

### Das Testfahrzeug



#### Motor/Antrieb

Ford-V6-Motor (aus Jaguar S-Type), Hubraum 2967 ccm, max. Leistung 166 kW/225 PS, max. Drehmoment 280 Nm bei 4900 U/min., 5-Gang-Getriebe, Hinterradantrieb, Höchstgeschwindigkeit über 210 km/h, Durchschnittsverbrauch im Test 9 l / 100 km.

#### Fahrzeugkonzept

Feuerverzinktes Stahlchassis mit Eschenholz-Rahmenaufbau. Aluminium-Karosserie. Länge 401 cm, Breite 172 cm, Höhe 122 cm, Radstand 250 cm, Leergewicht 940 kg.

#### Testwagenlieferant und Importeur Schweiz/Süddeutschland

Merz & Pabst Dreiländereck, Lütemannsweg 1, D-79576 Weil a. Rhein  
Internet: www.merz-pabst.ch

## Mehr als nur ein Roadster

### Fabrikbesichtigungen

sind gegen Voranmeldung von Montag bis Freitag, jeweils von 9 bis 12.30 und von 13 bis 16.30 Uhr, möglich. Malvern Link liegt in der Nähe von Worcester, zirka 200 km nordwestlich von London.

### Morgan Motor Company Limited

Pickersleigh Road  
Malvern Link, Worcestershire, WR14 2LL, England  
Tel. 0044-1684 573 104  
E-Mail: Kate.houldey@morgan-motor.co.uk

### Mietfahrzeuge in England

Direkt vom Werk können Morgan-Fahrzeuge für einen oder mehrere Tage gemietet werden. Kontaktperson ist Sarah-Jane Stubbs  
Tel. 0044-1684 573 104  
E-Mail: sarah.stubbs@morgan-motor.co.uk

### Mietfahrzeuge Schweiz/Deutschland

In Weil a. Rhein bei Basel vermietet Merz & Pabst Morgan Roadster wie auch Caterham und Lotus Elise.

Merz & Pabst  
Lütemannsweg 1  
D-79576 Weil a. Rhein, Deutschland  
Tel. 0049-7621 161 03 0  
E-Mail: info@merz-pabst.ch  
Internet: www.merz-pabst.ch

Baumwollverdeck geben dem Raum eine nicht aufdringliche, sympathisch wirkende Duftnote. Fast verschwenderisch ist der Beinraum: Ist der Sitz nach hinten gestellt, so werden auch gross Gewachsene Mühe haben, die weit vorne liegenden Pedale zu erreichen! Es war noch kalt an jenem Frühlingmorgen. Genüsslich hörten wir der Melodie des kernigen V6-Motors zu, den Morgan von Ford bezieht. Während wetterunemp-



Massanzug: Das Eschenholzgerippe wird mit Aluminium gekleidet.

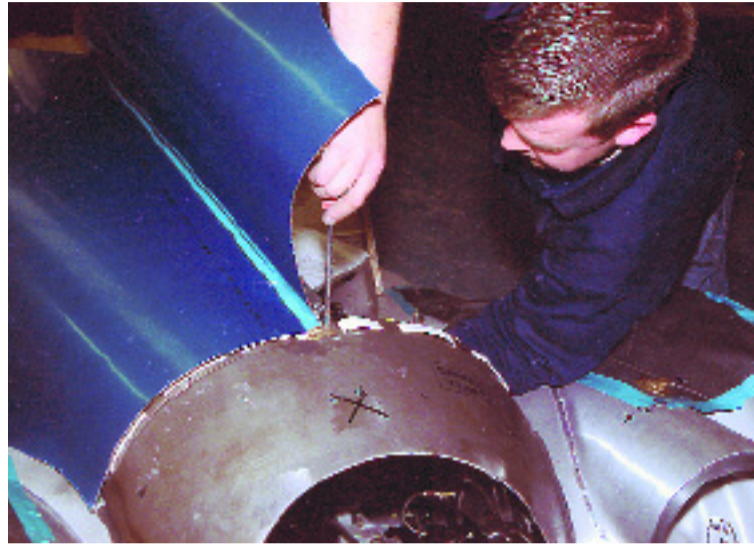
### Lektüre für unterwegs

Evard, Pfändler, Winterflood: Historische Gasthäuser und Hotels in England, Wales & Kanalinseln.

Das neu erschienene Buch beschreibt 90 Herbergen, welche sich durch ihre historische Bausubstanz, ihr spezielles Ambiente und das kulinarische Angebot auszeichnen.

Hoffmann-Verlag  
224 Seiten, gebunden  
ISBN 978-3-927109-74-2  
Fr. 31.60

In der Reihe «Historische Gast-Häuser und Hotels» gibt es auch Länderbände zu Belgien, Deutschland, Frankreich, den Niederlanden, Italien, Luxemburg, Österreich, Schottland, zur Schweiz, Spanien und Tschechien. Internet: www.hoffmann-verlag.de



Passgenau:  
Die Motorhaube  
wird montiert.

findliche Morgan-Liebhaber bereits mit offenem Verdeck unterwegs waren, schätzten wir im noch geschlossenen Roadster das starke Heizgebläse und die elektrisch heizbare Windschutzscheibe, die uns klare Sicht auf die Strasse verschaffte! Geschmeidig liess sich die Maschine beschleunigen; bereits ab 800 Umdrehungen sprach sie gutmütig auf das Gaspedal an. Mit ihrem verschwenderischen Drehmomentverlauf und dem tiefen Wagengewicht ist dies auch nicht verwunderlich! Das Fahrwerk mit dem langen Radstand in Verbindung mit der optimalen Lage des Triebwerks hinter der Vorderachse hielt den Wagen spurtreu auf der Strasse. Der Morgan Roadster ist kein Rennwagen, obwohl er das durchaus sein könnte. Es ist vielmehr der Fahrgeuss, der sich bei Geschwindigkeiten von 80 bis 100 Stundenkilometern

oder auf Passfahrten voll entfaltet. Während die Rundinstrumente einen Öldruck von 3 bar und eine Spannung von 14 Volt anzeigten, zog die grüne Landschaft des Juras an uns vorbei. Unser Blick über die langgestreckte Motorhaube blieb ab und zu hängen am Flimmern der aufsteigenden Warmluft. Wir erinnerten uns, wie John Bishop seinerzeit die Kühlrippen in das Aluminiumblech gedrückt hatte! ♦

Dipl. Ing. Beat Winterflood  
Publizist BR – Mobility consultant  
P.O. Box 203, 8222 Beringen

E-Mail:  
office@engineering-communication.com  
Internet:  
www.engineering-communication.com

Bilder: Beat Winterflood, Morgan Motor Company